

Nabycie i rejestracja samochodu zabytkowego w polskim systemie prawnym

Purchase and registration of a vintage car in the Polish legal system



Piotr Hałaj

Mgr

Katolicki Uniwersytet Lubelski
Jana Pawła II
Wydział Prawa, Prawa
Kanonicznego i Administracji

piotrhalaj91@gmail.com

Streszczenie: Artykuł naukowy poświęcony jest tematyce pojazdów zabytkowych w polskim systemie prawnym. W pracy zaakcentowano brak precyzyjnej definicji pojazdu zabytkowego, w którejkolwiek z ustaw. Ponadto zwrócono uwagę także na sposoby nabycia takiego pojazdu, przywileje jego posiadania oraz wiążące się z tym wady. W drugiej części artykułu opisana została sama procedura rejestracji pojazdu zabytkowego. W praktyce jest to proces odmienny, niż w przypadku innych samochodów. W Polsce w głównej mierze jest kojarzony jako kosztowny, czasochłonny i skomplikowany, przez co w wielu przypadkach jest skutecznie zniechęcający dla właścicieli pojazdów kwalifikujących się jako zabytkowe.

Słowa kluczowe: Pojazd Zabytkowy; Zabytek; Rejestracja

Abstract: The scientific article is about vintage vehicles in the Polish legal system. The article mainly shows the lack of a precise definition of a historic vehicle in any of the legal acts. Moreover it shows how to buy such a vehicle, the advantages and disadvantages of owning it. The second part of the article only describes the procedure for registering a historic vehicle. In practice, this is a different process than for other cars. In Poland, it is recognized as expensive, time-consuming and complicated, which in many cases is effective as a warning to owners of vehicles qualifying as historic.

Keywords: Vintage Car; Historic Vehicle; Registration

Wstęp

Od kilku lat w Polsce stale powiększa się zainteresowanie wiekowymi samochodami. Rośnie grono osób interesujących się zarówno „oldtimerami”, jak i „youngtimerami” („Oldtimer” – przeważnie są to pojazdy mające powyżej 50 lat. „Youngtimer” – pojazdy produkowane w drugiej połowie XX wieku) [1]. Jest to ściśle związane z pogłębianiem kultury społeczeństwa poprzez dążenie do zachowania i utrzymania pamiątek z przeszłości. Nabycie samochodu zabytkowego pozwala nabywcy wejść w szeregi elitarnego grona użytkowników historycznej motoryzacji, korzystających zatem z dawnej techniki i ceniących stylistykę poprzednich epok. Coraz częściej auta kupowane są dla przyjemności, w celu realizowania własnego hobby. Właściciel dysponując na co dzień

autem nowoczesnym do przejazdów z punktu „A” do punktu „B”, nabywa drugie auto – zabytkowe do okazjonalnych, weekendowych przejazdów oraz uczestnictwa w rajdach lub zlotach tego typu pojazdów.

Oprócz czerpania korzyści z ich użytkowania, wielu właścicieli widzi w nich dobrą lokatę kapitału. Z racji na fakt, iż samochodów takich już nie przybędzie, ceny ich stale rosną powodując, że jest to alternatywna forma inwestycji. Odnotowuje się ciągły wzrost zainteresowania markami historycznymi oraz klasycznymi. Niektóre zaś są jeszcze niedowartościowane, lecz prognozują zyski w granicach 30 - 40 % rocznie [2]. Podmiot Historic Automobile Group International zajmujący się m.in. badaniem zmian cen aut klasycznych, ocenia wzrost ich zainteresowania o 6.5 % w skali roku [3]. Po polskich drogach wciąż porusza

się wiele starszych pojazdów. Obecnie możliwości polskiego rynku motoryzacyjnego oraz aktualne prawo, sprzyjają w nabywaniu samochodów kwalifikujących się do rejestracji jako zabytkowe. Wystarczy wspomnieć w tym momencie popularne auta z początku lat 90 – tych XX wieku takie jak: Audi 80, BMW serii 3 lub 5, Fiat 126p, Polonez, Opel Kadett, Toyota Corolla czy Volkswagen Golf.auta te często pochodzące z polskich salonów lub sprowadzone z zagranicy, z roku na rok zastępowane są co raz nowszymi modelami, wypierając tym samym starsze generacje z powszechnego użytku.

Celem niniejszego artykułu jest analiza obecnego stanu prawnego związanego z przyporządkowaniem pojazdów jako pojazdy zabytkowe oraz związane z tym przywileje, jak i ograniczenia.

W pierwszej części artykułu definiuje się pojęcie pojazdu zabytkowego, które nie jest do końca precyzyjne i budzi wiele wątpliwości, tak samo jak cechy kwalifikujące pojazd jako zabytkowy. Ponadto wskazano na jeden ze sposobów ponownej rejestracji samochodu wyrejestrowanego, a także przywilej w postaci ubezpieczenia krótkoterminowego. Autor przybliżył również niedostatecznie wyjaśnioną przez ustawodawcę kwestię wykonywania działalności zarobkowej przy użyciu pojazdu zabytkowego oraz ograniczenie prawa podmiotowego właściciela przy sprzedaży pojazdu za granicę.

W drugiej części artykułu zostały zaprezentowane niezbędne dokumenty przy rejestracji pojazdu wiekowego. W głównej mierze w części tej autor skupił się na kompleksowym wyjaśnieniu procedury uzyskania statusu pojazdu zabytkowego.

Problematyka niniejszego artykułu jest rozproszona po różnych aktach prawnych, takich jak: Ustawa prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r., Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r., Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003 r., Ustawa o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r., ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji

z dnia 20 stycznia 2005 r. Z regulacji międzynarodowych natomiast istotną rolę odgrywa tzw. Karta Turyńska dostarczająca informacji o użytkowaniu, utrzymaniu i restauracji takich pojazdów. Warto podkreślić, że wiele przesłanek odnoszących się do rejestracji pojazdu zabytkowego w polskim systemie prawnym ma charakter uznaniowy, a decyzje w sprawach tych są podejmowane w warunkach dużego luzu administracyjnego poprzez zastosowanie pojęć nieostrych.

Metody nabycia pojazdu zabytkowego

Polski rynek samochodów zabytkowych w ostatnich latach przeżywa znaczny wzrost zainteresowania. Przybywa pasjonatów oraz miłośników starej motoryzacji, którzy jednoczą się w kluby i stowarzyszenia. Tak duże zainteresowanie zwiększa popyt, który podnosi ceny, co w rezultacie sprawia, iż powstają komisje lub firmy specjalizujące się w sprzedaży aut zabytkowych [4].

Z racji na niesłabnącą popularność pojazdów zabytkowych, obecny rynek motoryzacyjny oferuje dużą różnorodność modeli, w różnym przedziale cenowym bez wyraźnego wskazania jej górnej granicy. Potencjalny nabywca poszukując „youngtimera” lub „oldtimera” powinien uwarunkować swój wybór m.in. poprzez określenie przedziału wiekowego pojazdu, jego

stanu technicznego, wersji nadwozia, a przede wszystkim górnej granicy ceny, jaką jest w stanie zapłacić, by stać się jego właścicielem.

Poszukiwania samochodu zabytkowego można zacząć od zasobów internetowych. Znane portale aukcyjne jak np. www.allegro.pl mają w swojej ofercie oprócz samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów, także samochody zabytkowe. Ogłoszenia można znaleźć również na forach internetowych zrzeszających wielbicieli dawnej motoryzacji. Ponadto występują również strony internetowe specjalizujące się w sprzedaży przedmiotów wyłącznie o tematyce zabytkowej np. www.alleretro.pl, a także takie które są ukierunkowane jedynie na sprzedaż pojazdów zabytkowych. Można znaleźć na nich oferty „youngtimerów” oraz „oldtimerów”. Są to strony takie jak: <http://www.gieldaklasykow.pl/>, <http://youngtimermarket.com/> oraz <http://prlauto.pl/>, które oferują szeroki zakres modeli z dokładnym opisem i relacją zdjęciową. Niekiedy, jednak warto również śledzić normalne ogłoszenia, bowiem nie wszyscy sprzedający zaliczają swoje auta jako „klasyka”.

Oferty sprzedażowe aut klasycznych można również znaleźć w specjalnej prasie motoryzacyjnej. Na stoiskach prasowych wśród czasopism oferujących przegląd ogłoszeń o tym charakterze znajdują się m. in. takie tytuły jak: *Automobilista* i *Classicauto*. Tego typu prasa, oprócz artykułów zawierających testy, porady i opisy konkretnych modeli, ma również specjalne działy ogłoszeniowe, na których to oferty sprzedaży części, wykonywanie usług renowacji oraz usług rzeczoznawczych zamieszczają zarówno osoby prywatne, jak i przedsiębiorcy.

Innym często wykorzystywanym sposobem zakupu „klasyka” jest uczestnictwo w różnego rodzaju spotkaniach, zlotach, rajdach lub wystawach pojazdów zabytkowych. W trakcie takich wydarzeń istnieje możliwość obejrzenia danego modelu, a niekiedy przeprowadzenie osobistej rozmowy z właścicielem, czego rezul-



1. Letnia wystawa samochodów zabytkowych pod Zamkiem Lubelskim - Piotr Hałaj (zdjęcie własne)

tatem może być dokonanie transakcji (fot. 1).

Równie dobrym miejscem na zakup auta zabytkowego w stanie surowym, bądź odrestaurowanym, a także potrzebnych części są giełdy handlowe – wystawiennicze odwiedzane przez kolekcjonerów lub hobbystów zabytków. W Polsce najpopularniejszą giełdą tego typu organizowaną od 1992 r. w Łodzi jest Moto Weteran Bazar. Odbywające się cyklicznie spotkania (4 razy w roku) gromadzą zainteresowanych, bowiem podczas ich trwania łatwo można uzyskać cenne informacje i porady, a także kupić, sprzedać lub zamienić wszystko, co związane z tematyką zabytkową [5].

Wciąż najmniej wykorzystywanym sposobem nabycia samochodu klasycznego jest jego zakup poprzez dom aukcyjny. Obecnie jedynym tego typu przedsiębiorstwem handlowym w Polsce jest Ardor Auctions (w Polsce jest to wciąż mało popularny sposób zakupu auta zabytkowego, skierowany w głównej mierze dla zamożnych klientów. na zachodzie od wielu lat licytacje w domach aukcyjnych gromadzą sporo zainteresowanych oraz są wyznacznikiem luksusu i prestiżu. Więcej na temat tego domu aukcyjnego można znaleźć na stronie internetowej: <https://www.ardorauctions.pl/>) [6].

Miejszem gdzie można zrealizować zakup są również komisy i salony samochodowe sprzedające samochody zabytkowe. W ich ofercie zazwyczaj znajdują się auta pochodzące z importu, poddane już kompleksowej renowacji, dzięki której ich stan jest perfekcyjny. Oferta ta w znacznej mierze kierowana jest do osób majątnych [7]. Można również rozważyć zakup pojazdu zabytkowego za granicą. Zagraniczny rynek motoryzacyjny może mieć w swoich zasobach nie tylko rzadkie modele, nieosiągalne na terenie Polski, ale również te bardzo popularne w lepszym stanie wizualnym i technicznym. Pomoc w znalezieniu takich ofert, jak i zakupie oraz sprowadzeniu auta do Polski świadczą różne firmy np. Auto - Camp.pl, Autodal Im-

port czy fabrykaklasykow.eu.

Konkludując, przesłanki które znane są przy zakupie tradycyjnego samochodu nie mają przełożenia na warunki występujące przy zakupie samochodu zabytkowego. Często praktyką podczas przeglądania ofert samochodów współczesnych jest branie pod uwagę przede wszystkim przebiegu pojazdu – im niższy tym lepiej. Przy samochodach zabytkowych jest to drugorzędna sprawa, biorąc pod uwagę unikatowość danego modelu oraz związane z tym możliwości zaopatrzenia w części prowadzące do jego kompletnej odbudowy. Decydując się na taki zakup warto również pamiętać, że nie ma pewności, iż nabyty pojazd zostanie zarejestrowany i dopuszczony do ruchu, a z czasem zyska na wartości.

Definicja pojazdu zabytkowego

Zabytek powszechnie uznawany jako element dziedzictwa kulturalnego człowieka, świadectwo jego działalności, identyfikujące społeczeństwo polityczne, historyczne i kulturowe. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami jest to nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową [8].

Pierwsze wzmianki odnośnie zdefiniowania pojęcia pojazdu zabytkowego zostały wprowadzone w 1997 roku w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Próbę uszczegółowienia definicji podjął w 1999 roku Polski Związek Motorowy poprzez wstąpienie do Międzynarodowej Federacji Pojazdów Zabytkowych (z języka francuskiego FIVA) reprezentującej takie pojazdy na arenie międzynarodowej. Wspomniana definicja ujęta była w Międzynarodowym Kodeksie Technicznym FIVA, którego aktualna wersja z 2011 roku wskazuje, iż jest to pojazd drogowy

napędzany mechanicznie, w wieku co najmniej 30 lat, zachowany i utrzymany w stanie historycznie poprawnym, który nie jest używany jako środek transportu codziennego, stanowiący część naszego technicznego i kulturalnego dziedzictwa [9].

Normatywna definicja zamieszczona jest w art. 2 pkt 39 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z jej treścią za pojazd zabytkowy uznaje się pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami [10]. Uzupełnienie tej definicji stanowi ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [11] oraz ustawa o muzeach [12] poprzez wyjaśnienie zbiorów w jakich są zapisywane. Tym samym na bazie pierwszej z nich należy rozumieć, iż podstawową, szczególną ochroną objęte są te obiekty ujęte w ogólnym, krajowym rejestrze zabytków, natomiast te występujące na terenie danego województwa – w wojewódzkiej ewidencji zabytków (szczegółowo treść umieszczonych danych w tych zbiorach określa: Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem z dnia 26 maja 2011 r. (Dz. U. 2011 nr 113 poz. 661) [13]. Mimo niezależności obu rejestrów, obecność chociażby w jednym z nich rodzi dla właściciela lub posiadacza zabytku dodatkowe obowiązki w sprawowaniu nad nim opieki. Na podstawie art. 28 pierwszej z przytoczonych ustaw, w przypadku uszkodzenia, zniszczenia, zaginięcia, kradzieży, zagrożenia dla zabytku, zmianie miejsca przechowywania zabytku oraz zmianie jego stanu prawnego, należy we wskazanym terminie powiadomić o tym fakcie wojewódzkiego konserwatora zabytków. W razie braku takiego zgłoszenia, nakładana jest kara pieniężna w wysokości od

500 zł do 2000 zł (art. 107a ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami). Ustawa o muzeach z kolei przewiduje możliwość wpisu do inwentarza muzealiów stanowiącego jedną z form ewidencjonowania zabytków w muzeach, uwypuklając jednocześnie istotę kształtowania interesu społecznego i publicznego poprzez wyraźne wskazanie, że są to dobra narodowe.

Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w pierwszej kolejności definiuje pojęcie zabytku. Art. 3 pkt 1 tejże ustawy opisuje zabytek jako: „nieruchomość lub rzecz ruchomą, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki, bądź zdarzenia, którego zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową”. Tak podana definicja kształtuje nie tylko zakres, ale i przedmiot obiektów objętych ochroną, a zwłaszcza akcentuje cechy indywidualne jakie powinny mieć zabytek. Doprecyzowanie tej definicji stanowi art. 6 ust. 1 pkt 2 lit d podanej ustawy. Zgodnie z nim zabytek to wytwory techniki, a zwłaszcza urządzenia, środki transportu oraz maszyny i narzędzia świadczące o kulturze materialnej, charakterystyczne dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentujące poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego. Pomimo istnienia definicji pojazdu zabytkowego, ustawodawca nie definiuje tego wprost. Poniekąd art. 51 ust. 1 pkt 14 poprzez wyliczenie kategorii zabytków wymagających uzyskania jednorazowego pozwolenia na wywóz za granicę wspomina również o pojeździe zabytkowym, traktując go jako środek transportu, który ma więcej niż 50 lat i jego wartość jest wyższa niż 32 000 zł.

Konkludując z założenia każdy zainteresowany tą tematyką w pierwszej kolejności sięgnąłby do treści tejże ustawy w celu poszukiwania definicji pojazdu zabytkowego. W rzeczywistości, jednak mimo istnienia definicji zabytku ruchomego, ustawodawca nie podaje definicji pojazdu zabytkowego

wywołując tym samym u odbiorcy konsternację.

Najczęściej wykorzystywaną w praktyce definicję pojazdu zabytkowego, lecz znacznie różniącą się od pozostałych opisano w ustawie z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [14]. W ustawie tej wprowadzono de facto nowe pojęcie „pojazdu historycznego”, w którego skład wchodzi pojęcie „pojazdu zabytkowego”. Koniecznym do zakwalifikowania pojazdu jako pojazd historyczny zdaje się być wymóg by dany pojazd był pojazdem mechanicznym. Pozostałe kwestie zostały zróżnicowane ze względu na: zabytkowy charakter pojazdu w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym, wiek co najmniej 40 lat oraz zarówno wiek co najmniej 25 lat, jak i unikatowość lub szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji danego pojazdu.

Omówione wyżej definicje, nijak się mają jednak do rzeczywistości. W praktyce przepisy te nie są stosowane przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Żadna z ustaw nie wskazuje precyzyjnie konkretnych wymogów, które obecnie, powszechnie występują w źródłach internetowych. Normą jednak stało się, że Konserwatorzy Zabytków przyjmują 3 główne wymogi kwalifikujące dany pojazd jako zabytkowy, takie jak: wiek co najmniej 25 lat, brak produkcji danego modelu od 15 lat oraz co najmniej 75 % oryginalnych części (wskazane wymogi zostały ujęte w Piśmie Dyrektora Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków do Wojewódzkich Konserwatorów zabytków z dnia 13 stycznia 2004 r.) [15]. Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, iż w niektórych przypadkach istnieje możliwość rejestracji mimo braku spełnienia wymogu wiekowego. Dotyczy to pojazdów unikalnych ze względu na zastosowane w nich rozwiązania konstrukcyjne lub techniczne, a także używanie ich przez znaną osobistość np. polityka, aktora, sportowca czy też duchowne-

go (papieża) [16].

Podstawowym wymogiem rejestracji pojazdu zabytkowego w większości przypadków jest wymóg wiekowy. Obecnie wiele samochodów z początku lat 90 – tych zaczyna spełniać ten podstawowy warunek. Jak się zdaje potrzeba eliminacji samochodów stylizowanych na dawne (tuningowane) stworzyła potrzebę doprecyzowania kryterium wieku poprzez kryterium oryginalności. Pomimo, że wiek pojazdu zabytkowego wydaje się najważniejszy, to jednak jest ustępstwo od tej reguły. Odstępstwo to polega na tym, że to wartość liczbowa w postaci 75 % oryginalności części może decydować o zabytkowym charakterze pojazdu. Wynika z tego, że auta powinny mieć przede wszystkim oryginalny silnik, zawieszenie oraz karoserię by podane kryterium spełnić [17]. Po dokładnej analizie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami żaden przepis tej ustawy nie wskazuje tego wymogu. Co więcej samochody po modyfikacjach elementów decydujących o ich oryginalności nie spełniają wymogów kwalifikujących pojazd jako zabytkowy [18]. Z kolei elementy eksploatacyjne m. in. opony, akumulator, uszczelki, szyby nie muszą być oryginalne [19]. Po dokonaniu renowacji istotne jest żeby w 75 % oryginalności części samochód nawiązywał do pierwotnego wzorca, by efekt końcowy przypominał stan początkowy. Trudnym zadaniem bowiem dla rzeczoznawcy będzie określenie procentowego udziału oryginalnych części, dlatego główny nacisk w tym przypadku kładzie się na to by samochód po prostu przypominał oryginał, jaki wyjechał z fabryki. Części poddawane wymianie powinny być produkowane na wzór autentycznych. Praktyka pokazuje, iż nawet przy wymianie ok 80 % części, konserwator może uznać samochód za oryginalny (fot. 2).

Właściciel pojazdu zobowiązany jest do utrzymania wysokiego stopnia oryginalności, nawet po wpisie zarówno do rejestru, jak inwentarza muzealiów. Nie przestrzeganie tego wymogu może skutkować skreśleniem

z rejestru (art. 13 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami). Ustawodawca uzależnił utratę statusu zabytku w wyniku jego zniszczenia, ale w takim stopniu by ten utracił wartość historyczną, artystyczną lub naukową. W praktyce jest to trudne do określenia i daje dużą swobodę w ocenie konserwatorom zabytków. Doprecyzowaniem ustawy, zwłaszcza w kwestiach technicznych i proceduralnych jest Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem [20]. Określenie zatem czy dany pojazd został „zniszczony” w stopniu powodującym utratę wymienionych wyżej wartości, a tym samym uzyskał mniej niż 75 % oryginalności jest trudne do oszacowania. Czyni to zatem wymóg ten jako „lex imperfecta” głównie za sprawą braku procedury kontroli w tej materii. Wymóg oryginalności winien być stale spełniony i możliwy do sprawdzenia tuż przed rejestracją pojazdu. W trakcie jego używania właściciel dokonując pewnych przeróbek nie ma obowiązku zgłaszania tego jakimkolwiek organowi, tym samym nikt nie może stwierdzić, iż przerobiony pojazd ma mniej niż 75 % oryginalnych części i związku z tym powinien zostać wykreślony z rejestru.

Kontrowersje wśród posiadaczy aut zabytkowych budzą praktyki niektórych Konserwatorów Zabytków. Przykładem stosowania takich praktyk jest Lubelski Konserwator Zabytków, który w nawiązaniu do ustawy o ubezpieczeniach odmawia wpisu do ewidencji pojazdów popularnych lub mających co najmniej 25 lat, spełniających przede wszystkim kryterium unikatowości. Wpis do ewidencji może nastąpić po spełnieniu warunków ustawowych, historycznych i technicznych oraz wyjątkowo ilości produkcji [21]. Jak się zdaje ostatnie kryterium oznacza, iż do ewidencji włączane są w szczególności pojedyncze egzem-



2. Jesienny zlot „Lubelskich Klasyków Nocą” pod miejskim stadionem piłkarskim w Lublinie - Piotr Hałaj (zdjęcie własne)

plarze poszczególnych modeli, które spełniają wymagania wiekowe. Z reguły jest to sprzeczne z ideą ochrony zabytków oraz niesprawiedliwe dla właścicieli popularnych modeli, produkowanych na dużą skalę.

Teoretycznie pojazd zabytkowy kojarzy się z pojazdem napędzanym benzyną, jednakże samochody wyposażone w instalację LPG również mogą być zabytkami. Dotyczy to przede wszystkim „youngtimerów”, które na początku lat 90 były wyposażane standardowo przez producentów w tego typu paliwo do zasilania pojazdów [22]. Jest to kwestia dość problematyczna, ponieważ auta zabytkowe posiadają bezterminowy przegląd, a w przypadku posiadania instalacji LPG prawo drogowe wskazuje, iż badania powinny być przeprowadzane corocznie (art. 81 ust. 4 ustawy prawo o ruchu drogowym wskazuje, iż okresowym badaniom technicznym podlegają pojazdy z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu) [23]. Kwestię tą doprecyzowuje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [24], a konkretnie załącznik nr 9 do tego rozporządzenia. Wskazano w nim dodatkowe warunki opisujące sprawność urządzenia technicznego zasilanego gazem pojazdu, w tym w § 4 ust. 1 wy-

rażnie zaakcentowano konieczność spełnienia warunków określonych przez dozór techniczny. Dodatkowo w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem [25] opisano parametry umożliwiające jej legalizację, by w dokumentacji możliwy był zapis potwierdzający prawidłowość oraz bezpieczeństwo jej funkcjonowania.

Pojazdy zabytkowe jako specjalna grupa pojazdów nie są objęte współczesnymi parametrami z zakresu konstrukcji, jak i wyposażenia, o czym świadczy treść § 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Wyjątek ten potwierdza art. 66 ust. 1b pkt. 2 prawa drogowego. Oznacza to, że nie musi on spełniać aktualnych wymogów technicznych tj. nie ma obowiązku posiadania m. in. kierunkowskazów lub pasów bezpieczeństwa, a niekiedy może być wyposażony w niewłaściwe oświetlenie lub wystające elementy. Pojazd objęty jest przede wszystkim wymogami technicznymi obowiązującymi w dniu opuszczenia fabryki [26]. Ponadto właściciele pojazdów zabytkowych specjalnego przeznaczenia, takich jak: karetki czy wozy strażackie nie mają obowiązku

demontażu sygnałów dźwiękowych i świetlnych. Zakazano jedynie ich używania na drodze publicznej (art. 66 ust. 4a prawo o ruchu drogowym).

Poprzednie generacje pojazdów zastępowane są coraz nowszymi generacjami. Niektóre z nich znajdują nowych właścicieli, inne natomiast często trafiają na złom. Polskie prawo wyraźnie wskazuje, iż złomowisko jest „ostatnim etapem życia” pojazdu (art. 79 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym) [27]”. Od tej ogólnej zasady przewidziany jest wyjątek m.in. dla pojazdów opisywanych w tym artykule. Potwierdzają to przepisy ustawy z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a konkretnie art. 2 ust. 2 [28], gdzie ustawodawca zaakcentował, iż jej regulacje nie dotyczą pojazdów historycznych. Dodatkowo prawo o ruchu drogowym (zwane też Kodeksem drogowym) także zapewnia ochronę takim pojazdom tj. zabytkowym oraz mającym co najmniej 25 lat, uznanych przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowe lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji (art. 79 ust. 4 pkt 2 i 3). Oznacza to, że jeżeli potencjalny nabywca zainteresuje się danym pojazdem wyrejestrowanym i stojącym na terenie złomowiska, po spełnieniu pewnych wymagań może ponownie sprowadzić go na drogi publiczne. W celu tym, w pierwszej kolejności potrzebna będzie opinia rzeczoznawcy samochodowego, która potwierdzi że dany pojazd stanowi dobro kultury, którego nie należy niszczyć poprzez wysyłkę do hut stali. Następnie pozostaje kwestia odkupienia pojazdu i wystawienia faktury potwierdzającej sprzedaż, a w następstwie jego rejestrację na białe lub żółte tablice, w zależności od postanowienia właściciela.

Właściciele pojazdów zabytkowych mogą liczyć na odstępstwo w zakresie ubezpieczenia obowiązkowego pojazdu, w przeciwieństwie do kierowców posiadających normalne samochody, zarejestrowane w Polsce. Ci bowiem muszą zawrzeć umowę ubezpieczenia, co najmniej OC na okres 12

miesiący, co potwierdza ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, a konkretnie art. 4 pkt 1 i art. 26 [29]. Jednocześnie ustawodawca w art. 27 przewidział wyjątek m.in. dla pojazdów historycznych tj. pojazdów zabytkowych zgodnie z Kodeksem Drogowym, pojazdów mających co najmniej 40 lat oraz pojazdów mających co najmniej 25 lat, które zostały uznane przez rzeczoznawcę samochodowego za pojazd unikatowy lub mające szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Właściciele takich pojazdów mają prawo zawrzeć umowę ubezpieczenia OC krótkoterminowego na czas krótszy niż 12 miesięcy, ale nie krótszy niż 30 dni (art. 27 ust. 1 i 5 tej ustawy). Przewidziany wyjątek jest przywilejem dla właścicieli pojazdów zabytkowych. Możliwość ubezpieczenia krótkoterminowego pozwala nie tylko na oszczędności, ale także na efektywne wykorzystanie ubezpieczenia, dzięki czemu jest ono wykupowane przed zaplanowanymi wyjazdami na różnego rodzaju zloty, wystawy czy rajdy i to przeważnie w okresie letnim. Przez czas zimowy, kiedy auto przeważnie jest garażowane i nie uczestniczy w ruchu, nie ma sensu żeby było objęte ubezpieczeniem OC.

Na rynku występuje wiele firm ubezpieczeniowych, ale nieliczne mają w swojej ofercie ubezpieczenie OC pojazdu zabytkowego, a nie lada trudnością jest znalezienie ofert z ubezpieczeniem AC (Autocasco). Do niedawna jedną z najkorzystniejszych ofert ubezpieczenia OC od lat proponowało Towarzystwo Ubezpieczeniowe PZU. Właściciele korzystający z jego oferty przy bezszkodowej przeszłości mogli uzyskać nawet 70 % zniżki, bez względu na fakt czy pojazd faktycznie był zarejestrowany jako zabytek. Wraz z końcem roku 2018 ubezpieczyciel zaostrzył regulację wskutek czego, aby skorzystać ze zniżki pojazd przede wszystkim powinien posiadać tzw. „żółte tablice” rejestracyjne.

Obecnie najbardziej opłacalną ofertę ubezpieczeniową OC na „oldtimery” oraz „youngtimery” posiada Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa - pod nazwą „OC MOTOKLASYKI”. Oferta ta skierowana jest do posiadaczy pojazdów zarówno na standardowych, jak i żółtych tablicach rejestracyjnych w wieku powyżej 25 lat. Zakres zniżek sięga do 70 %, a przy członkostwie w PZM, wzrasta o kolejne 20 % [30].

Nieco inaczej przedstawiono problematykę dobrowolnego ubezpieczenia AC. Podczas jego wyboru właściciel może napotkać wiele trudności. Ubezpieczyciele niechętnie oferują tego typu ubezpieczenie, głównie za sprawą trudnej oceny wartości pojazdu, wymagającej angażowania dodatkowych rzeczoznawców. Rezultatem tego jest brak ofert z zakresu ubezpieczenia AC lub wysokie - nieatrakcyjne składki [31].

Samochód zabytkowy może być wykorzystywany do przewozów okazjonalnych (art. 18 ust. 4b Ustawy o transporcie drogowym [32]). Jest to przewóz osób, który nie jest przewozem regularnym polegającym na publicznym przewozie osób i ich bagaży. Nie jest to także przewóz regularny specjalny (niepubliczny przewóz regularny) oraz przewóz wahadłowy opierający się na wielokrotnym przewozie zorganizowanych grup na tej samej trasie (art. 3 pkt 7, 9, 10, 11). Do przewozów okazjonalnych wykorzystuje się pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą (art. 18 ust. 4a). W tym przypadku jednak działalność taka wymaga uzyskania odpowiedniej licencji, która może zostać udzielona również przedsiębiorcy (art. 5b ust. 1 pkt. 2 w zw. z art. 5c ust. 1). Co więcej właścicielowi takiego pojazdu nie przysługuje bezterminowy przegląd techniczny, przez co zobowiązany jest on do jego przeprowadzania co rok (art. 81 ust. 10 Prawo o ruchu drogowym).

Ustawodawca uregulował kwestię przewozów okazjonalnych, ale tylko w stosunku do pojazdów wyposażonych konstrukcyjnie w 7 lub więcej miejsc.

Zostały pominięte kwestie typowych aut np. 5 – cio osobowych, chyba że to właśnie art. 18 ust. 4b w sposób nie jasny zezwala na tego typu działalność. Zgodnie z tym przepisem przewozy okazjonalne mogą być wykonywane również przez pojazdy niespełniające wymogu co najmniej 7 miejsc oraz będące wyłączną własnością przedsiębiorcy lub stanowiącymi przedmiot leasingu tego przedsiębiorcy. W takim przypadku los właścicieli aut wykorzystywanych np. do przewozów ślubnych zależy od interpretacji przepisów przez Inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego bowiem za naruszenie tego przepisu w Załączniku nr 3 Ustawy o transporcie drogowym wskazana jest kara grzywny w wysokości 8000,00 zł.

Przechodząc do kolejnego zagadnienia należy przedstawić ograniczenie prawa własności. Ustawa zasadnicza przyznająca ochronę konkretnego prawa będącego w posiadaniu danej jednostki, wyraźnie wskazuje również jego ograniczenia. Art. 64 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej [33] wyznacza ramy dopuszczalnych obustrzeń w przypadku prawa własności. Te jako jedne z najpełniejszych praw majątkowych, nie może przybierać postaci absolutnej, co czytelnie akcentuje zarówno polska doktryna, jak i orzecznictwo [34]. Instrumenty ochrony administracyjnej mają zapewnić taki system ochrony i ograniczeń, by zachować zabytek w stanie nienaruszonym dla przyszłych pokoleń.

Decydując się na pojazd zabytkowy należy mieć świadomość, iż nabywa się dodatkowe obowiązki z racji posiadania rzeczy stanowiącej dorobek kulturalny narodu. Swobodne prawo do korzystania i do rozporządzania rzeczą w tym przypadku może być realizowane, ale w granicach przewidzianych przez ustawę. Mimo, że osoba posiadająca zabytek nie ma pełni władzy w dysponowaniu nim, ma prawo do m.in. wyjazdu nim za granicę. W celu tym musi uzyskać pozwolenie stałe, bądź czasowe. Głównym celem wydawania pozwoleń jest zatrzymanie zabytków w kraju oraz ich ochrona przed

nielegalnym wywozem, który mógłby spowodować utratę ich wartości lub zmianę sposobu przeznaczenia. Przesłanką do wywiezienia zabytku jest wiek i jego wartość. Artykuł 51 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wyraźnie wskazuje, że pozwolenie takie jest konieczne w stosunku do wywozu środków transportu które mają więcej niż 50 lat i ich wartość jest wyższa niż 32 000 zł. Sprawę komplikuje ustęp 4 tego artykułu, który to zabrania wywozu za granicę na stałe m.in. zabytków wpisanych do rejestru lub wpisanych do inwentarza muzeum. W myśl artykułu 2 pkt 39 kodeksu drogowego definicją pojazdu zabytkowego jest pojazd wpisany do rejestru zabytków lub znajdujący się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami. Jeżeli zatem pojazd zaliczany jest do środków transportu, które spełniają wymóg więcej, niż 50 lat i wartości powyżej 32 000 zł, a jednocześnie nie jest wpisany do rejestru zabytków lub muzealiów, możliwe jest ubieganie się o uzyskanie jednorazowego pozwolenia na stały wywóz za granicę.

Wyjątek stanowią natomiast zabytki sprowadzone z terytorium UE do Polski na okres nie dłuższy niż 3 lata. Nie wymagają one pozwolenia o ile wywozu dokonuje się na terytorium właśnie tych państw (art. 59 ust. 1 pkt 4 tej ustawy).

Osoba w której posiadaniu znajduje się zabytek, sprzedając go za granicę może ubiegać się o uzyskanie jednorazowego pozwolenia na stały wywóz za granicę, którego udziela Minister do spraw kultury i dziedzictwa narodowego. W sytuacji, gdy zabytek posiada szczególną wartość dla dziedzictwa kulturowego, może on odmówić wydania pozwolenia. W celu uzyskania pozwolenia, właściciel pojazdu musi złożyć wniosek o jego wydanie za pośrednictwem wojewódzkiego konserwatora zabytków. Od momentu otrzymania pozwolenia, wywóz zabytku może nastąpić w terminie 12 miesięcy (art. 52 Ustawy o ochronie zabytków i

opiece nad zabytkami).

W myśl art. 51 ust. 2 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami zabytki m.in. wpisane do rejestru lub inwentarza muzealiów mogą być czasowo wywożone za granicę o ile ich właściciele dają rękojmię, że nie ulegnie on zniszczeniu lub uszkodzeniu oraz że zostanie przywieziony do kraju przed upływem terminu pozwolenia. Wyjeżdżając pojazdem zabytkowym za granicę w celach użytkowych, wystawienniczych lub w celu przeprowadzenia prac konserwatorskich można ubiegać się u wojewódzkiego konserwatora zabytków o jednorazowe pozwolenie na czasowy wywóz zabytku za granicę. Termin tego pozwolenia wynosi 3 lata od momentu jego otrzymania (art. 53 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Ponadto istnieje również możliwość uzyskania wielokrotnego pozwolenia indywidualnego na czasowy wywóz zabytku za granicę w celach użytkowych lub wystawienniczych. Pozwolenie takie również wydaje wojewódzki konserwator zabytków, a jego ważność trwa 3 lata od momentu wydania (art. 54 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

We wszystkich 3 przypadkach po złożeniu stosownego wniosku, wojewódzki konserwator zabytków dokonuje oględzin zabytku, a niekiedy może skorzystać z pomocy właściwych biegłych (§ 7 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w sprawie wywozu zabytków za granicę z dnia 18 kwietnia 2011 r. (Dz. U. 2011 nr 89 poz. 510 [35]).

W przypadku niezastosowania się do wymienionych wyżej przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, osoby dokonujące wywozu zabytków zagrożone są odpowiedzialnością karną od 3 miesięcy do 5 lat za ich nielegalny wywóz lub przekroczenie terminu ważności pozwolenia (art. 109 tej ustawy).

Kluczową kwestią w omawianym zagadnieniu jest posiadanie poprawnych informacji na temat wieku pojazdu, jego wartości oraz danych o jego obecności w rejestrze zabytków,

wojewódzkiej ewidencji zabytków czy inwentarzu muzealiów na podstawie których wydawane jest pozwolenie. Jeżeli pojazd jest prototypem lub jednym z nielicznych egzemplarzy, Minister do spraw kultury i dziedzictwa narodowego z dużym prawdopodobieństwem wyda decyzję odmowną w przedmiocie jednorazowego wywozu zabytku na stałe za granicę. Uzyskanie zatem takiego pozwolenia jest świadomym zabiegiem prawodawcy, bowiem z założenia ma na celu utrzymać zabytki nie tylko w dobrej kondycji, ale również w polskich zasobach kulturowych. Zastosowanie natomiast odpowiedzialności karnej w podanym wymiarze jest wystarczająco motywujące, dzięki czemu spełnia swoją funkcję.

Procedura rejestracyjna

Proces rejestracji samochodu zabytkowego wydaje się być procedurą skomplikowaną i kosztowną.

Zasadniczo składa się z trzech etapów. Niekiedy zaś z uwagi na okoliczności, pojawia się dodatkowy etap polegający na wydaniu opinii o pojeździe, przez rzeczoznawcę do spraw techniki samochodowej (eksperta z dziedziny pojazdów zabytkowych). Wydanie opinii staje się konieczne, gdy samochód jest trwale wyrejestrowany lub został odzyskany ze złomowiska. W praktyce jest to także dodatkowy wymóg stosowany przez niektórych konserwatorów w procesie rejestracji.

Opinia rzeczoznawcy zawiera ocenę na ile pojazd spełnia kryteria pojazdu zabytkowego. Profesjonalnie wykonane zdjęcia są natomiast potwierdzeniem tej jakości, a zarazem są przydatne do załączenia w dalszej procedurze. Opinia rzeczoznawcy składa się z części opisowej oraz części z fotografiami samochodu podlegającego zaopiniowaniu. Poza potwierdzeniem opisu samochodu, zdjęcia są również elementem karty ewidencyjnej pojazdu, dlatego też sposób wykonania dokumentacji fotograficznej jest uregulowany wytycznymi odnoszącymi się do treści karty ewidencyjnej. Podmiotem

uprawnionym do sporządzenia takiej opinii jest rzeczoznawca rekomendowany przez Krajowe Porozumienie Rzeczoznawców Samochodowych, który z założenia dysponuje fachową wiedzą z tego zakresu. Ani ustawodawca, ani organizacje skupiające rzeczoznawców samochodowych nie wprowadziły wzoru przepisów sporządzania opinii dla celów sądowych oraz żadnych mechanizmów na wyznaczanie ceny takiej opinii. Trzeba jednak pamiętać, że opinia rzeczoznawcy w procesie rejestracyjnym samochodu pełni nieco inną rolę, niż opinie wydawane przez rzeczoznawców w postępowaniach sądowych. Po pierwsze rzeczoznawca wydaje osąd ocenny odnoszący się do wartości zabytkowej. Po drugie postępowanie rejestracyjne jest wszczynane na wniosek właściciela samochodu, zaś opinia nie ma charakteru dokumentu urzędowego, a prywatny. Problematycznym wydaje się jedynie ustalenie kosztu tejże usługi. Cena bowiem nie jest jasno określona, ponieważ nie ma wyraźnie wskazanej stawki maksymalnej oraz minimalnej przez co jest swobodnie kształtowana według nakładu pracy rzeczoznawców. Co więcej zarówno gdy opinia jest dobrowolna, jak i obowiązkowa nie daje gwarancji wpisu. Dokument ten nawet gdy jest obligatoryjnym załącznikiem wniosku rejestracyjnego, nie gwarantuje pozytywnego załatwienia sprawy.

Mając na względzie okoliczności przedstawione wyżej, procedura zaczyna się od złożenia wniosku o wpis do rejestru zabytków ruchomych dokonywany przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Jak się zdaje integralną częścią wniosku jest Karta Ewidencyjna Zabytku Techniki zwana także „białą kartą” (nazwę swą biała karta zawdzięcza barwie kartonu, na jakim była drukowana. Wzór jej wymyślono w XX wieku, określając jednocześnie nawet takie detale jak: grubość, kolor, sztywność i wielkość) [37]. Współczesny wzór karty jest podany do powszechnej wiadomości przez Narodowy Instytut Dziedzictwa (nazwany dawniej Krajowym Ośrodkiem

Badań i Dokumentacji Zabytków), który na swojej stronie internetowej przedstawia zarówno wzór karty, jak i opis sposobu jej wypełnienia [38]. Wniosek składa się na specjalnym formularzu (zgodnie z art. 63 ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego [39] - zwanego dalej KPA). Do wniosku o wpis dołącza się 3 egzemplarze Karty Ewidencyjnej Zabytku Techniki. Obok wymogów formalnych co do treści karty wprowadzone są wymogi odnośnie do formy dokumentu karty. Kartą Ewidencyjną Zabytku Techniki może być uznany tylko dokument o gramaturze 180 – 240 g/m² w formacie A3, złożonym po wydruku do formatu A4. Istotą Karty Ewidencyjnej Zabytku Techniki identyfikacja przy pomocy opisu słownego oraz dokumentacji fotograficznej zabytku ruchomego. Dlatego karta musi zawierać co najmniej 1 zdjęcie. Ponadto materiał fotograficzny wspiera opis. Wewnątrz powinno zostać umieszczone minimum 1 zdjęcie o minimalnych wymiarach 9 x 13 cm na błyszczącym papierze fotograficznym. Materiał fotograficzny jest dokładnie opisany, zaś fotografie pozwalają na identyfikację obiektu, przedstawiając jego wygląd ogólny oraz istotne elementy. W przypadku dołączenia dodatkowych informacji, nie mieszczących się w wyznaczonych rubrykach powinny zostać sporządzone na papierze o gramaturze 140 – 160 g/m² załączniki (wkładki) umieszczone w rubryce „Załączniki”. Karta składa się z 4 stron z 27 polami, które autor wypełnia komputerowo lub maszynowo, używając zwięzłego i jasnego słownictwa wraz ze specjalną terminologią z tej dziedziny. Każdy z 3 egzemplarzy musi być wypełniony oddzielnie, z wykluczeniem metody przez tzw. kalkę (nie mogą to być odbitki xero). W kontekście wymogów związanych z rozstrzygnięciem sprawy administracyjnej, zasady odnoszące się do sposobu wypełnienia karty nacechowane są zbędnym formalizmem i jednocześnie nawiązaniem do archaicznych metod wypełniania dokumentów. Już na etapie składania wniosku o wpis

prawidłowo odczytane wymogi formalne wykluczają możliwość złożenia wniosku elektronicznego, jak również uznanie, że brakiem formalnym wniosku jest użycie w stosunku do karty ewidencyjnej zabytku techniki innej karty, o innej gramaturze i formacie. Co prawda warunki odnoszące się do uzupełnienia karty mogą być odczytane w stosunku do art. 63 § 3 KPA, ale to oznacza że zgodnie z art. 64 § 2 KPA np. użycie papieru o innej gramaturze może zostać uznane za brak formalny wniosku, przez co wnioskodawca zostanie wezwany do jego uzupełnienia. W przypadku niezastosowania się do tego pouczenia, wniosek zostanie pozostawiony bez rozpoznania.

Formalizm związany z wymogami odnoszącymi się do rodzaju papieru, na którym może być wydrukowana Karta jest jakby skorelowany z wymogami odnoszącymi się do treści Karty. Konieczność użycia terminów często odzwierciedlających stan fabryczny powoduje, że ta część wniosku faktycznie uzupełniana jest przez osobę posiadającą specjalistyczną wiedzę, na zasadzie odpłatności. Naturalnie do grupy tych osób zaliczani są wskazani wcześniej rzeczoznawcy. Jest to kolejna czynność w tej procedurze wykonywana przez osobę trzecią, odpłatna i nie gwarantująca wpisu do rejestru. Wydaje się, że postępowanie dowodowe jest prowadzone w stosunku do treści wniesionej we wniosku i białej karcie, co jednak nie wyklucza skorzystania przez organ z zasady prawdy obiektywnej (art. 7 KPA) o ile to założenie jest oczywiste i zgodne z zasadą praworządności, wszak za treść wniosku jak i białej karty odpowiada wnioskodawca, a nie rzeczoznawca. W kontekście przepisów kodeksu postępowania administracyjnego odnoszących się do postępowania dowodowego oceniać bowiem należy obowiązek złożenia wniosku wraz z białą kartą. Tu pojawia się wątpliwość gdy karta uzupełniona jest przez rzeczoznawcę. We wniosku o rejestrację należy wskazać autora i rok opracowania karty. Przepisy nie dają podstawy by uznać rzeczoznawcę za sporządza-



3. Złot „Lubelskich Klasyków Nocą” z dnia 18 lipca 2019 r. - PASJA W KADRZE (autor zdjęć)

jącego ekspertyzę/opinię w toku składania wniosku, zatem wyłącznie właściciel/wnioskodawca odpowiada za ostateczny kształt wniosku. Zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów i zasadą równości, wnioski składane i wypełniane wyłącznie przez wnioskodawcę, z pomocą rzeczoznawcy, muszą być traktowane jednakowo. Biała karta uzupełniana przez rzeczoznawcę nie stanowi dokumentu urzędowego. Nie jest nawet dokumentem prywatnym wypełnionym przez wnioskodawcę lub osobę trzecią. Jest to tylko nadal załącznik do wniosku. Fakt ten można jednak oceniać w całokształcie materiału dowodowego, w tym kontekście, że ewentualna decyzja odmowna musi uwzględniać okoliczność, iż charakterystyka pojazdu została sporządzona przez osobę, która ma specjalistyczną wiedzę i doświadczenie. Mimo, że organ ma prawo do własnej oceny przesłanki unikatowości, należy pamiętać, że opiera się on na treściach zawartych we wnioskach i w białej karcie. Z tego względu kwestionowanie unikatowości pojazdu o odmienną ocenę treści zamieszczonych w białej karcie powinno być dokonane z uwzględnieniem przepisów postępowania dowodowego przede wszystkim art. 80 i 81 KPA. Organ może użyć takiego rodzaju dowodów, które są adekwatne do okoliczności kwestionowanych we wniosku. Wydaje się, że w tej sytuacji, kiedy kartę uzupełniał rzeczoznawca organ kwestionując nie tyle prawidłowość formalną, co materialną zawartych treści, powinien skorzystać z opinii biegłego. Reasumując

na podstawie zasad postępowania dowodowego zamieszczonego w KPA oraz przesłanek uzyskania wpisu, odmowna decyzja może być podjęta jedynie brakiem spełnienia się którejkolwiek z przesłanek rejestracji, zaś przyczyny tej odmowy powinny być dokładnie uzasadnione. W szczególności organ powinien precyzyjnie wyjaśnić, jak rozumie w tym konkretnym postępowaniu pojęcia nieostre, których zaistnienie miało miejsce. Dokładne uzasadnienie jest tym bardziej wymogiem decydującym o prawidłowości decyzji, gdy autorem wpisów w białej karcie jest rzeczoznawca, którego opis kwestionuje konserwator.

Jeden egzemplarz gotowej, białej karty trafia do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, drugi do Narodowego Instytutu Dziedzictwa, natomiast trzeci trafia do właściciela [40].

Biała karta jest obligatoryjnym elementem bezpłatnego wniosku o ujęcie pojazdu w ewidencji zabytków. Wpis dokonywany jest na zasadach określonych w Kodeksie Postępowania Administracyjnego oraz w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zgodnie z art. 35 § 3 KPA czas na wydanie decyzji wynosi 1 miesiąc.

Decyzja o wpisie do ewidencji jest decyzją związaną, co oznacza, że organ powinien dokonać wpisu jeśli zostały spełnione przesłanki zamieszczone w ustawie o zabytkach. W praktyce jednak procedura rejestracyjna pozwala organowi na wprowadzenie elementów uznaniowości rozstrzygnięcia. Użyte w ustawie pojęcie unikatowości pojazdu jako jedna z przesłanek

pojazdu zabytkowego jest pojęciem nieostrym. Organ ma prawo i obowiązek ocenić na podstawie treści karty i wniosku czy pojazd jest unikatowy tj. m.in. czy wprowadził wyjątkowe, niespotykane wcześniej rozwiązania techniczne, bądź udokumentował ważne wydarzenia historyczne. Uznanie samochodu za unikatowy powinno być wystarczające do spełnienia się tej przesłanki, tymczasem zwyczajowo pojęcie to jest dodatkowo wartościowane na np. wskazując na niską lub wysoką unikatowość pojazdu. W oparciu o kryterium niskiej unikatowości pojazdu podejmowane są decyzje odmowne. Wydaje się, że taka praktyka wykracza poza dopuszczalne pojęcie unikatowości. Wykazanie, że decyzja została oparta o ocenę tzw. niskiej unikatowości pojazdu jest podstawą do skutecznego złożenia wniosku odwoławczego lub też nawet wniosku o stwierdzenie nieważności decyzji z powodu rażącego naruszenia prawa (fot. 3).

W tym kontekście należy odczytywać zastrzeżenia zamieszczone wcześniej związane z czynnościami podejmowanymi przez rzeczoznawcę, które nawet wykonane zgodnie ze sztuką i doświadczeniem, nie gwarantują pozytywnej decyzji. Ponadto w razie popełnienia jakichkolwiek błędów, możliwych jednak do usunięcia za sprawą uzupełnienia braków formalnych, organ może wydać negatywną decyzję opierając się na tzw. niewystarczającej unikatowości danego modelu [41].

Pomijając wyżej wymienione wątpliwości do udziału rzeczoznawcy w uzupełnianiu białej karty, czynność ta razi przesadnym formalizmem w określeniu wymogu składania wniosku na określonym wzorcu oraz sposobem jego wypełnienia. To właśnie wypisanie białej karty oraz wniosku o wpis do ewidencji zabytków jest najistotniejszą częścią całej procedury. Poprawność merytoryczna karty oraz jej wymogów formalnych może zdecydować o wpisie, a co za tym idzie o przejściu do kolejnych etapów i ostatecznej rejestracji jako pojazd zabytkowy. Kontrowersje budzi jej przestarzały wzór, z mało

orientacyjnym sposobem wypełnienia rubryk. Kuriozalnym wydaje się także wymóg odnoszący się do gramatury papieru oraz braku możliwości kopiowania tego dokumentu. Idealnym rozwiązaniem tego problemu w czasach XXI wieku była by wersja elektroniczna, zbudowana z dwóch części, ale skonstruowana w sposób prosty i intuicyjny, by przeciętny użytkownik stron internetowych miał możliwość jej wypełnienia. Po zalogowaniu się na specjalnie stworzonej w tym celu platformie, w pierwszej części wniosku skodawca miałby do wypełnienia rubryki zawierające konkretne, techniczne dane pojazdu. W drugiej natomiast byłaby część otwarta opisująca cechy wyróżniające danego egzemplarza. Tak wypełniony dokument po opcji zapisu, powinien zostać przesłany do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Konsekwencją wpisu do rejestru jest obowiązek przeprowadzenia badania technicznego przez jego właściciela. Art. 81 ust. 16 ustawy Prawo o ruchu drogowym wskazuje, iż to Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określa zakres i sposób przeprowadzania badań oraz wzory składanych dokumentów. Tym samym w załącznikach Rozporządzenia wydanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki wodnej z 27 lutego 2013 r. [42] można znaleźć: wniosek o przeprowadzenie badania, co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, protokół oceny stanu technicznego oraz zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu, co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego. Ustawodawca podzielił również badania techniczne na: badanie okresowe, dodatkowe oraz potwierdzające stan techniczny pojazdu (art. 81 ust. 2 prawa o ruchu drogowym) oraz skonkretyzował stacje, które mogą przeprowadzić badania techniczne samochodu zabytkowego, wskazując jednoznacznie w art. 83 ust. 1 pkt 2 lit c na okręgowe stacje kontroli pojazdów. Te bowiem posiadają szersze uprawnienia i są inaczej

wyposażone. Mogą przeprowadzać badania techniczne na wszystkich rodzajach pojazdów, bez względu na chociażby ich masę.

Badanie pojazdu zabytkowego odbiega od procedur dokonywanych na pozostałych samochodach, ponieważ polega nie tylko na sprawdzeniu funkcjonalności, ale także kontroli stanu rzeczywistego z danymi umieszczonymi we wniosku o przeprowadzenie badania. Wniosek o przeprowadzenie badania, co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego zawiera 10 głównych działów, z podziałem na drobniejsze rubryki ze szczegółowym opisem. Treść dokumentu składanego przez wnioskodawcę tj. właściciela musi być zgodna ze stanem faktycznym, co weryfikuje uprawniony diagnosta. Podczas badania sprawdzane jest ponadto funkcjonowanie poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu gwarantujących właściwy stopień bezpieczeństwa. Diagnosta po sprawdzeniu wniosku oraz po zakończonych czynnościach związanych z badaniem, sporządza „protokół oceny stanu technicznego samochodu zabytkowego”, który zawiera: dane identyfikacyjne pojazdu, ocenę porównawczą stanu technicznego w odniesieniu do wymagań określonych w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, a także wnioskowane ograniczenia w sposobie jego używania. Na koniec diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu, co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, dopuszczając go, bądź nie do ruchu w takim charakterze.

Prawidłowo realizowany obowiązek badania technicznego w istotny sposób przyczynia się do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do ruchu drogowego dopuszcza się przecież samochód funkcjonujący w oparciu o dawne rozwiązania techniczne i standardy bezpieczeństwa. Trzeba zatem pamiętać, że stan techniczny pojazdu legitymującego się starszymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi nie może

odbiegać od norm bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie ulega wątpliwości, że powinno to być sprawdzone precyzyjnie – tj. czy mechanizmy funkcjonują zgodnie z założeniami z czasów ich produkcji. Ważność przeglądu technicznego jest bezterminowa (z wyjątkiem aut przeznaczonych do zarobkowego przewozu osób). Diagnosta bierze odpowiedzialność za jego prawidłowość niejako „na zawsze”. Innymi słowy gwarantuje, że pojazd będzie bezpieczny według swoistych dla niego standardów do końca użytkowania. Pozytywnie należy ocenić skonkretyzowanie przez ustawodawcę podmioty uprawnione do przeprowadzenia kontroli, wskazując okręgowe stacje kontroli pojazdów. Te bowiem posiadają specjalne uprawnienia, dzięki którym mogą przeprowadzać badania na wszystkich rodzajach pojazdów. Wyposażone są w specjalistyczny sprzęt, a i zakładać należy, że zatrudnieni w nich pracownicy mają większe doświadczenie zawodowe. Na aprobatę nie zasługuje natomiast zbyt ni formalizm treściowy wniosku o przeprowadzenie badania, co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, który wydaje się być dość skomplikowany dla sporządzającego wniosek właściciela. Protokół natomiast w jasny sposób potwierdza dane wynikające z wniosku, a zaświadczenie dopuszcza pojazd do ruchu, nie określając jednak przy tym jakie warunki powinny być spełnione, by mógł on się poruszać po drogach publicznych. Problematiczna pozostaje także kwestia wysokości opłat za badanie, która jak się zdaje została pominięta przez ustawodawcę. Opłaty te są przeważnie wyższe od opłat za badania pojazdów niezabytkowych, co stacje tłumaczą większą ilością pracy oraz bezterminowością przeprowadzanych badań.

Ponadto należy zauważyć, że w odróżnieniu normalnej procedury badania pojazdów, procedura dopuszczania pojazdu zabytkowego do ruchu jest sformalizowana wymogiem złożenia wniosku, zaś diagnosta w trakcie badania sporządza protokół i na jego

podstawie wydaje stosowne zaświadczenie. Pozytywne zakończenie badania technicznego pojazdu zabytkowego umożliwia rozpoczęcie procedury rejestracji tego pojazdu w wydziale komunikacji. Procedurę rejestracyjną rozpoczyna złożenie wniosku w myśl art. 63 § 2 KPA, a organem właściwym do jego przyjęcia jest starostwo w zależności od miejsca zamieszkania wnioskodawcy. Wniosek o rejestrację nie różni się w tym przypadku od tego składanego przy rejestracji pojazdu niezabytkowego. W tym zakresie zastosowanie znajduje zatem art. 72 prawa ruchu drogowego, zgodnie z którym integralną częścią wniosku jest m. in.: dowód własności pojazdu, karta pojazdu jeżeli była wydana, tablice rejestracyjne i dowód rejestracyjny jeśli pojazd był zarejestrowany. W przypadku rejestracji pojazdu zabytkowego załącznikiem do wniosku jest decyzja w sprawie wpisania pojazdu do rejestru zabytków lub dokument potwierdzający ujęcie pojazdu w wojewódzkiej ewidencji zabytków albo potwierdzający wpisanie pojazdu do inwentarza muzealiów oraz zaświadczenie z przeprowadzonego badania pojazdu zabytkowego, co do zgodności z warunkami technicznymi wraz z protokołem oceny stanu technicznego (§ 2 ust. 7 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych z dnia 11 grudnia 2017 r. [43]). Wskazane załączniki składa w oryginale lub uwierzytelnionych przez notariusza kopiach, a niekiedy uwierzytelnienia załączników dokonuje się przy składaniu wniosków. Uwierzytelnienia dokonać może także starosta na podstawie przedkładanych oryginałów. Zgodnie z art. 72 ust. 2b ustawy Prawo o ruchu drogowym brak dowodu rejestracyjnego nie stanowi przeszkody w rejestracji pojazdu, bowiem właściciel może złożyć oświadczenie o jego braku pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania.

W czasie rejestracji pojazdu właściciel otrzymuje pozwolenie czasowe na poruszanie się po drogach publicz-

nych, nieprzekraczające 30 dni (art. 74 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym). Po upływie terminu czasowej rejestracji pozwolenie takie oraz tablice rejestracyjne zwraca się do organu, który je wydał, za wyjątkiem przypadku wywozu pojazdu za granicę (art. 74 ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Tracąc pozwolenie czasowe, pojazd jednocześnie otrzymuje adnotację urzędową w dowodzie rejestracyjnym określającą zabytkowy charakter pojazdu [44]. Dodatkowym wyróżnikiem w porównaniu do zwykłego pojazdu jest otrzymanie specjalnych tablic rejestracyjnych o barwie żółtej, z czarnymi liczbami, literami oraz z symbolem pojazdu zabytkowego. Dzięki temu, jak się zdaje, pojazd zabytkowy jest wyraźnie oznakowany, co stanowi informację dla innych uczestników ruchu drogowego. Dokładny wygląd tablic rejestracyjnych określa § 18 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. 2016 r. poz. 1038).

Koszty rejestracji pojazdu zabytkowego są nieco wyższe, niż w przypadku pojazdu zwykłego. O wyższym koszcie przesądza jedynie wydanie tablic rejestracyjnych. Poszczególne koszty prezentują się w sposób następujący: wydanie dowodu rejestracyjnego – 54,00 zł, nalepka kontrolna – 18,50 zł, pozwolenie czasowe z urzędu – 13,50 zł, wydanie tablic rejestracyjnych – 100,00 zł (w przypadku samochodu zwykłego – 80,00 zł), komplet nalepek legalizacyjnych na tablice rejestracyjne – 12,50 zł oraz opłata ewidencyjna 2,00 zł. Całość kosztów w wydziale komunikacyjnym wynosi 200,50 zł [45].

Procedura rejestracyjna choć ma istotne podobieństwa do zarejestrowania zwykłego pojazdu zawiera w mojej ocenie dość ważne odmienności, w szczególności korzystnie należy odnotować brak obowiązku przedkładania dotychczasowego dowodu rejestracyjnego. Nadmienić przecież należy, że mamy do czynienia z pojazdem zabytkowym i często nie jest

możliwe odnalezienie dokumentów związanych z jego poprzednimi właścicielami, w tym dowodu rejestracyjnego. Właściciel musi złożyć taki sam wniosek, jednak z dodatkowymi dokumentami potwierdzającymi zabytkowy charakter jego pojazdu. Brak obowiązku przedstawiania dowodu rejestracyjnego jest bardzo korzystny, bowiem niekiedy zdarza się że dowód został zagubiony w czasie wojny, a odnalezienie go jest niemożliwe. Procedurę wieńczy wydanie dowodu rejestracyjnego wraz z tzw. żółtymi tablicami rejestracyjnymi, stanowiącymi wyróżnik pojazdu zabytkowego. Zupełnie niezrozumiałym jest natomiast wyższa opłata za wydanie tablic rejestracyjnych. Podsumowując rejestracja pojazdu zabytkowego wydaje się nadmiernie sformalizowana oraz kosztowna. Trzeba pamiętać że właściciele pojazdów zabytkowych zazwyczaj ponoszą już duże koszty z przywróceniem pojazdu do należytego stanu technicznego, przyczyniając się do powiększania zasobów zabytkowych Polski. W związku z tym obciążenie ich wyższymi opłatami administracyjnymi, niż właściciele zwykłych pojazdów jest niezrozumiałe w kontekście zasady równości wobec prawa.

Zakończenie

Moda na pojazdy zabytkowe w Polsce nieustannie rośnie. Przybywa coraz więcej chętnych, próbujących zachować te ponadczasowe pamiątki przeszłości. Rozwija się rynek, przybywa miejsc, gdzie można kupić i wyremontować taki pojazd. Samochód oprócz pełnienia funkcji transportu, staje się z jednej strony „zabawką” do realizowania hobby, a z drugiej dobrą lokatą kapitału. Posiadanie pojazdu zabytkowego wiąże się z różnymi problemami, także wyznaczonymi przez prawo. Niestety ustawodawca nie ustrzegł się także i na tym polu błędów. Dlatego właściciele pojazdów kwalifikujących się do rejestracji na zabytek, często mają dylemat czy przechodzić przez tą czasochłonną, żmudną i kosztowną procedurę. Ponadto nie sposób nie

zauważyć, że regulacje prawne niosą za sobą też i inne konsekwencje. Stąd „żółte tablice” mogą być zarówno ukoronowaniem starań związanych z odbudową pojazdu, ale także mogą być odebrane jako zbędny wyróżnik ograniczający możliwości w jego dysponowaniu.

Przedstawione wyżej, w treści artykułu obszary problemowe pozwalają na skonstruowanie kilku wniosków i postulatów pod adresem ustawodawcy.

Po pierwsze w Polsce niewątpliwie istnieje wiele sposobów na zakup pojazdu zabytkowego. Najpopularniejsze to ogłoszenia internetowe, ogłoszenia w specjalistycznych magazynach prasowych, zloty i wystawy pojazdów oraz giełdy o tematyce zabytkowej. Najmniej popularną zaś drogą jest zakup poprzez dom aukcyjny, przedsiębiorcę sprowadzającego samochody z zagranicy oraz zakup w specjalnych komisjach samochodowych. Przy zakupie należy kierować się innymi przesłankami, niż przy zakupie samochodu zwykłego.

Po drugie polskie prawo dotyczące pojazdów zabytkowych nie pozwala na wypracowanie precyzyjnej definicji pojazdu zabytkowego. Nie mniejszym utrudnieniem prawnym jest nie do końca jasny wymóg uzyskania 75 % oryginalności pojazdu. Oceny spełnienia tego wymogu dokonuje wojewódzki konserwator zabytków na podstawie własnych wyliczeń. Status ten może zostać odebrany w przypadku utraty wartości historycznej, artystycznej lub naukowej pojazdu, skutkującej osiągnięciem wartości poniżej 75 % oryginalności. Dokonując zatem jakichkolwiek modyfikacji, nawet dochowując najwyższej staranności zachowania wspomnianego wymogu, nie można mieć pewności utrzymania tego wskaźnika. Z drugiej jednak strony ustawodawca nie przewidział kontroli takiego pojazdu, co czyni tą regułą równoznaczną z pojęciem „lex imperfecta”. Należy zauważyć też że pojazdy zabytkowe nie muszą spełniać wymogów technicznych, by móc poruszać się po drogach publicznych.

Wreszcie właściciele pojazdów zabytkowych mają przywilej w postaci zawarcia umowy ubezpieczenia OC na czas krótszy, niż 12 miesięcy, ale nie krótszy niż 30 dni.

Po trzecie ustawodawca nie zdołał poprawnie uregulować problematyki eksploatacji na cele działalności gospodarczej. Wprawdzie zezwolił na wykonywanie przewozów okazjonalnych pojazdami zabytkowymi wyposażonymi konstrukcyjnie w 7 lub więcej miejsc, ale już nie pokusił się o takie samo precyzyjne podniesienie wobec posiadaczy pojazdów o mniejszej ilości miejsc.

Kolejny ważny wniosek, jaki się nasuwa po regulacjach prawnych wprowadzonych przez ustawodawcę, odnieść należy do możliwości wywiezienia samochodu za granicę, wymagając uzyskania na to pozwolenia. Wprowadzona bowiem reglamentacja, wydaje się być nazbyt restrykcyjna i drobiazgową. W przypadku sprzedaży, jeżeli pojazd jest środkiem transportu, który ma więcej niż 50 lat oraz którego wartość jest wyższa niż 32 000,00 zł, a jednocześnie nie jest wpisany do rejestru zabytków lub muzealiów, wymagane jest uzyskanie jednorazowego pozwolenia na stały wywóz za granicę. Jeżeli auto liczy sobie mniej niż 50 lat i jego wartość jest mniejsza niż 32 000,00 zł oraz gdy jest wpisane tylko do ewidencji zabytków, to wówczas nie ma konieczności uzyskania pozwolenia. W szczególnych przypadkach pozwolenie na wywóz wydaje właściwy Minister, a jego przesłanką jest wysoce nieostra i ocenna okoliczność przypisania pojazdowi cechy zabytku o szczególnej wartości dla dziedzictwa narodowego. Jednocześnie ustawodawca stworzył przywilej wynikający z przynależności Polski do Unii Europejskiej, czego konsekwencją nie jest konieczne uzyskanie pozwolenia na wywóz pojazdów sprowadzonych z terytorium UE do Polski na okres nie dłuższy niż 3 lata, o ile wywozu dokonuje się na tereny tych państw.

Specjalnym typem pozwolenia jest pozwolenie czasowe, ważne 3 lata od

momentu wydania. Właściciel pojazdu zabytkowego musi ubiegać się o nie jeśli zamierza uczestniczyć w wystawie lub istnieje konieczność przeprowadzenia prac konserwatorskich poza Polską. Pewnym ułatwieniem dla właściciela pojazdu jest pozwolenie na wielokrotny wywóz pojazdu zabytkowego za granicę, jeśli właściciel wykaże, że regularnie uczestniczy w wystawach. Pozwolenie to również jest ważne przez okres 3 lat.

Z pewnością ustawodawca wprowadzając reglamentację poprzez tak restrykcyjne instrumenty, jak pozwolenie na wywóz, musiał znaleźć kompromis pomiędzy prawem własności, a ochroną dziedzictwa narodowego. Tak restrykcyjne normy ograniczają prawa właściciela, ale z drugiej strony są nakierowane na pełną ochronę zabytku, zachowując go w polskich zasobach.

Zasadnicze uwagi można również skierować w stosunku do procedury rejestracji pojazdu zabytkowego, gdzie wątpliwości budzi już regulacja odnosząca się do opinii rzeczoznawcy. Opinia ta z zasady jest fakultatywna (jedyne w trzech przypadkach obligatoryjna). Rzeczoznawca ustala wartość zabytkową pojazdu oraz wykonuje dokładną dokumentację zdjęciową, która jest pomocna w kolejnych etapach, lecz nie gwarantuje wpisu. Problematycznym wydaje się także ustalenie kosztu tejże usługi, bowiem nie ma wyraźnie ustalonego cennika przez ustawodawcę.

Archaiczne zaś wydają się metody odnośnie wypełniania tzw. białej karty. Etap wypełniania białej karty jest najistotniejszym w całej procedurze. W kontekście zasad wynikających z procedury administracyjnej, zwłaszcza art. 63 Kodeksu Postępowania Administracyjnego, reguły odnoszące się do sposobu wypełnienia karty cechują się zbędnym formalizmem i jednocześnie nawiązaniem do archaicznych metod wypełniania dokumentów. Formalizm związany z wymogami odnoszącymi się do rodzaju papieru, na którym może być wydrukowana karta jest skorelowany z wymogami odno-

szącymi się do jej treści. Stopień skomplikowania oraz precyzji treści niejako wymusza skorzystanie z pomocy w jej wypełnieniu przez osoby posiadające specjalistyczną wiedzę.

Zgodnie z art. 64 § 2 KPA np. użycie papieru o innej gramaturze może zostać uznane za brak formalny wniosku, przez co wnioskodawca zostanie wezwany do jego uzupełnienia. W przypadku niezastosowania się do tego pouczenia, wniosek zostanie pozostawiony bez rozpoznania.

Wątpliwości budzi sytuacja, gdy karta uzupełniona jest przez rzeczoznawcę. Przepisy nie dają podstaw, by uznać rzeczoznawcę za sporządzającego ekspertyzę/opinię w toku składania wniosku, zatem wyłącznie właściciel/wnioskodawca odpowiada za ostateczny kształt wniosku. Fakt ten można jednak oceniać w całokształcie materiału dowodowego tj. przez pryzmat tego, że ewentualna decyzja odmowna musi uwzględniać okoliczność, iż charakterystyka pojazdu została sporządzona przez osobę która ma specjalistyczną wiedzę i doświadczenie. W oparciu o zasady postępowania dowodowego zamieszczone w KPA oraz przesłanki uzyskania wpisu, odmowna decyzja może być podyktowana jedynie brakiem spełnienia się którejkolwiek z przesłanek rejestracji, zaś przyczyny tej odmowy powinny być dokładnie uzasadnione. W szczególności organ powinien precyzyjnie wyjaśnić jak rozumie w tym konkretnym postępowaniu pojęcia nieostre, których zaistnienie miało miejsce. Dokładne uzasadnienie jest tym bardziej wymogiem decydującym o prawidłowości decyzji, gdy autorem wpisów w białej karcie jest rzeczoznawca, którego opis kwestionuje konserwator.

Pojazd zostaje wpisany do rejestru, jeżeli zostaną spełnione przesłanki zamieszczone w ustawie o zabytkach. Dodatkowo, przepisy pozwalają organowi na wprowadzenie elementów uznaniowości rozstrzygnięcia. Użyte w ustawie pojęcie unikatowości jest nieprecyzyjne. Uznanie samochodu za unikatowy powinno być wystarczające do uzyskania wpisu. Tymczasem

wytworzył się niejako zwyczaj, żeby pojęcie to dodatkowo wartościować o niską lub wysoką unikatowość pojazdu. W ten sposób organ rejestrujący stwarza sobie dodatkowe pole do oceny stanu faktycznego jako niepozwalającego na rejestrację pojazdu. Wydaje się, że jest to działanie „contra legem” i stanowi podstawę do skutecznego wniosku odwoławczego lub też nawet wniosku o stwierdzenie nieważności decyzji z powodu rażącego naruszenia prawa. Pozytywnie należy ocenić regulację, która pozwala na ponowne zarejestrowanie pojazdu wyrejestrowanego, znajdującego się na terenie złomowiska o ile ma cechy pojazdu zabytkowego.

Nie mniej ważnym wnioskiem wydaje się słuszne wskazanie przez ustawodawcę odrębnych reguł dopuszczenia pojazdu zabytkowego do ruchu. Do ruchu drogowego dopuszcza się pojazdy funkcjonujące w oparciu o dawne rozwiązania techniczne i standardy bezpieczeństwa. W pierwszej kolejności jednak muszą one przejść badanie techniczne. Te mogą być jedynie przeprowadzone w okręgowych stacjach kontroli pojazdów. Diagnoza rozpoczyna się od złożenia wniosku o przeprowadzenie badania, co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego. Następnie diagnosta sporządza protokół potwierdzający dane wynikające z wniosku, a finalnie wydaje zaświadczenie dopuszczające, bądź nie pojazd do ruchu po drogach publicznych. Obowiązkiem diagnosty jest sumienne przeprowadzenie badania, bowiem ten ma charakter dożywotni (z wyjątkiem samochodów przeznaczonych do zarobkowego przewozu osób). Głównym zaś problemem tego zagadnienia pozostaje kwestia wysokości opłat za taką usługę, która nie jest ściśle określona, a która wydaje się mieć charakter wybitnie uznaniowy.

Konkludując rejestracja pojazdu zabytkowego w wydziale komunikacji jest zbliżona do rejestracji zwykłego pojazdu. Brak dowodu rejestracyjnego nie stanowi przeszkody w rejestracji pojazdu, bowiem właściciel może

złożyć oświadczenie o jego braku pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania. Po złożeniu niezbędnej dokumentacji, właściciel otrzymuje nowy dowód rejestracyjny, z adnotacją urzędową określającą zabytkowy charakter pojazdu. Mimo, iż procedura ta jest w dużym stopniu zbliżona do rejestracji zwykłego pojazdu, niezrozumiałym wydaje się znowuż jej wyższy koszt. ◀

Materiały źródłowe

- [1] <https://motopodprad.pl/modana-oldtimery-i-youngtimery-klasyka-wraca-do-lask/> dostęp na 28.11.2019 r. [1].
- [2] <http://biznes.interia.pl/finanse-osobiste/news/popularne-stalysie-inwestycje-w-dziela-sztuki-alkohole-czy,2570940,4141> dostęp na 28.11.2019 r. [2].
- [3] <http://bezale.pl/2017/12/11/jakie-sa-sposoby-na-alternatywne-inwestycje/> dostęp na 28.11.2019 r. [3].
- [4] <http://www.motoweteranbazar.com/> dostęp na 28.11.2019 r. [5].
- [5] <https://www.ardorauctions.pl/> dostęp na 28.11.2019 r. [6].
- [6] https://www.pzm.pl/pliki/zg/zabytki/fiva/miedzyna_kodeks_techiczny_fiva_2011.pdf dostęp na 28.11.2019 r. [9].
- [7] <http://www.infor.pl/prawo/powiat/rejestracja-samochodu/760608,Rejestracja-zabytkowego-pojazdu-20172018-r.html> dostęp na 28.11.2019 r. [16].
- [8] <http://wosoz.bip.mbnet.pl/zasady-dzialania/rejestracja-pojazdow-zabytkowych> dostęp na 28.11.2019 r. [21].
- [9] <https://www.compensa.pl/ubezpieczenie/oc-motoklasyki/> dostęp na 28.11.2019 r. [30].
- [10] <http://www.motonews.pl/ubezpieczenia/ubezpieczenie-ac-dla-auta-zabytkowego.html> dostęp na 28.11.2019 r. [31].
- [11] https://www.nid.pl/pl/Dla_specjalistow/Badania_i_dokumentacja/zabytki_tekniki/ dostęp na 28.11.2019 r. [38].
- [12] <https://www.nid.pl/upload/iblock/ce7/ce7a937130c-ce9d5c2699f458c103f9b.pdf> dostęp na 28.11.2019 r. [37].
- [13] Idzior M., Analiza rynku pojazdów zabytkowych w Polsce, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Marzec 2016, str. 141. [15].
- [14] Jarosz – Żukowska S., Gwarancja ochrony własności i innych praw majątkowych, Uniwersytet Wrocławski, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii, str. 141. http://www.repozytorium.uni.wroc.pl/Content/53675/29_Sylwia_Jarosz_Zukowska.pdf [34].
- [15] Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 1997 r. nr 78, poz. 483. [33].
- [16] Motor, Poradnik kupującego. Używane Youngtimery i auta klasyczne, nr 3/2017, str. 3, 109, 110, 111, 113 [4], [7], [18], [22], [26]. [41].
- [17] Puzio A., Samochody zabytkowe i ich rejestracja – ile to kosztuje i co daje? <http://www.motofakty.pl/artukul/samochody-zabytkowe-i-ich-rejestracja-ile-to-kosztuje-i-co-daje.html> 17.04.2014 r. [40].
- [18] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia z dnia 31 grudnia 2002 r., Dz. U. 2003 nr 32 poz. 262. [24].
- [19] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem z dnia 10 maja 2013 r., Dz. U. 2013 poz. 610. [25].
- [20] Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w sprawie wywozu zabytków za granicę z dnia 18 kwietnia 2011 r., Dz. U. 2011 nr 89 poz. 510. [35].
- [21] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych z dnia 27 lutego 2013 r., Dz. U. 2013 poz. 337. [42].
- [22] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach z dnia 27 września 2003 r., Dz. U. 2003 nr 192 poz. 1878. [44].
- [23] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, tablic (tablicy) rejestracyjnych i nalepki kontrolnej oraz ich wtórników z dnia 9 maja 2016 r., Dz. U. 2016 poz. 689. [45].
- [24] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych z dnia 11 grudnia 2017 r., Dz. U. 2017 poz. 1260 i 1926. [43].
- [25] Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem z dnia 26 maja 2011 r., Dz. U. 2011 nr 113 poz. 661. [13], [20].
- [26] Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r., Dz. U. 2003 nr 162 poz. 1568. [8], [11].
- [27] Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r., Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602. [10], [23], [27].
- [28] Ustawa o muzeach z dnia 21 listopada 1996 r., Dz. U. 1997 nr 5 poz. 24. [12].
- [29] Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych z dnia 22 maja 2003 r., Dz. U. 2003 nr 124 poz. 1152. [14], [29].
- [30] Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji z dnia 20 stycznia 2005 r., Dz. U. 2005 nr 25 poz. 202. [28].
- [31] Ustawa o transporcie drogowym z 6 września 2001 r., Dz. U. 2001 nr 125 poz. 1371. [32].
- [32] Ustawa Kodeks postępowania administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960 r., Dz. U. 1960 nr 30 poz. 168. [39].
- [33] Woźniak E., Zarządzanie amerykańskimi samochodami zabytkowymi na rynku polskim, Wydawnictwo Poligraf, Brzeźnia Łąka 2010. [17 – str. 7], [19 – str. 7], [36 – str. 87].